

Sabato, 28 maggio (mattino)

ISTITUTO STATALE NAUTICO «G. LA PIRA» - POZZALLO

PRESIEDE:

Gabriele PESCATORE

(Giudice Costituzionale, già Presidente della Commissione
per la Revisione del Codice della Navigazione)

TAVOLA ROTONDA

GABRIELE PESCATORE

(c.s.)

Ringrazio il prof. Fanara per il contributo * offertoci nella sua veste di direttore del C.U.S.T., organizzatore del convegno, nonché di studioso eletto, originale e costante di problemi del diritto della navigazione, nella specie di problemi portuali, e di cireneo del complesso delle relazioni succedutesi nel corso dei lavori, che è riuscito con una sintesi vibrante e completa ad offrire a noi tutti per poterle tenere presenti in questa tornata conclusiva.

Parecchi punti sono stati messi in rilievo per la loro efficacia determinante in relazione alle soluzioni che andremo a prospettare: un ringraziamento particolare a lui, quindi, sia per le sue qualità di organizzatore che per l'efficacia del suo intervento. Vorrei pregare l'onorevole Assessore all'Industria della Regione Siciliana, Luigi Granata, di voler prendere la parola.

** La Tavola rotonda conclusiva dei lavori del convegno è stata aperta da una Relazione di sintesi, a cura del prof. Elio Fanara, Ordinario di diritto della navigazione nell'Università di Messina e Direttore del C.U.S.T., che ha evidenziato i contributi di idee sulle destinazioni del porto di Pozzallo e sulla sua gestione giuridico-amministrativa dei Relatori e degli intervenuti al dibattito, svoltosi nelle precedenti giornate di studio. La Relazione di sintesi viene omessa, riprendendo tematiche già esposte nelle pagine precedenti.*

LUIGI GRANATA

(Assessore all'Industria della Regione Siciliana)

Ho aderito di buon grado all'invito del prof. Fanara e dell'amico on. Amodeo. Considero un privilegio essere qui: per l'approfondimento di un problema che investe, in buona misura, anche le competenze del mio Assessorato, per l'alta qualificazione dei convegnisti e per il piacere che mi dà partecipare ad una tavola rotonda presieduta da sua eccellenza Pescatore, meridionalista impegnato non solo in studi e ricerche, ma anche dotato delle capacità notevolissime di tradurre in concrete realizzazioni le elaborazioni teoriche.

Farò brevemente alcune considerazioni generali in ordine ai problemi posti e, più specificamente, sul porto di Pozzallo. Credo che, se l'attuale stagione politica avrà una sua durata, una sua stabilità, sarà possibile introdurre nella legislazione regionale e nei comportamenti dell'Amministrazione alcune scelte che nascono da una considerazione che si va affermando: il vedere, cioè, la nostra condizione di insularità non soltanto come un fattore penalizzante, ma anche, in certa misura, vantaggioso o da cui trarre, perlomeno, una qualche utilità. In questo senso alcune cose si sono fatte, altre si vanno realizzando e non c'è dubbio che la necessità, richiamata dal prof. Fanara, di predisporre, da parte della Regione, un piano dei trasporti, debba costituire uno dei primi obiettivi per il quale operare, considerato particolarmente l'ostacolo al processo di sviluppo della Sicilia che le difficoltà legate al settore dei trasporti rappresentano. L'on. Fiorino, qui presente e già Assessore regionale al turismo ed ai trasporti, aveva iniziato ad operare per soddisfare tale esigenza, la quale dovrebbe trovare ora una sua più specifica definizione.

Sul tema dei trasporti in generale, credo che la Regione debba compiere delle attente riflessioni al suo interno, operare alcune scelte in collaborazione col Governo centrale, muoversi in relazione alle direttive

comunitarie. Ciò, anche, in relazione ad alcune constatazioni: ad esempio, le acciaierie olandesi riescono, senza alcun costo, a mandare in Sicilia i loro prodotti, perché gli oneri gravano su una azienda di Stato, con il consenso tacito della Comunità. La Regione Siciliana, che ha l'esigenza di predisporre alcuni possibili incentivi alle nostre industrie perché i costi di trasporto incidano meno di quanto accade ora, ha, quindi, il diritto di sollecitare un atteggiamento di comprensione su quello che riteniamo un aspetto fondamentale del processo di sviluppo nella nostra regione, se si vuole che lo stesso trovi una sua possibile accentuazione a livello industriale.

Naturalmente, all'interno di una politica dei trasporti, l'esigenza di un sistema portuale assolutamente valido ed efficiente rappresenterà una delle condizioni essenziali perché il trasporto via mare rappresenti un'alternativa o un'integrazione a quello su terra, con una valenza economica, in ogni caso, ben precisa. Tutto questo deve comportare una connessione funzionale in seno al sistema portuale dell'area sud-orientale, che abbraccia un complesso che da Gela va fino a Siracusa ed Augusta, e che deve trovare una sua armonizzazione, una sua connessione e specializzazione con forme di comunicazione viaria, soprattutto, migliori rispetto a quelle esistenti.

Citavo prima la nostra insularità come condizione da cui poter trarre vantaggi: sono recenti alcune determinazioni importanti, sotto il profilo amministrativo, che si sono realizzate nella nostra regione. Intendo riferirmi agli accordi intervenuti tra la Regione Siciliana e l'AGIP che hanno dato vita a due organismi, il centro oceanografico, che sarà una struttura di ricerca legata ai problemi del mare, e una società di "engineering" specializzata in studi marini come la robotica sottomarina, la sperimentazione e la ricerca di materiali particolarmente adatti a resistere alla corrosione, ecc.. Sono esempi di un modo di procedere diverso che guarda, con un'ottica differente rispetto al passato, alla nostra condizione di insularità. Vi è poi l'ampio settore delle strutture *off-shore* per le quali, credo, esistano condizioni di crescita: la Regione Siciliana ha già compiuto scelte impegnative nell'attrezzare un'area del siracusano per le costruzioni *off-shore*, destinate soprattutto alle ricerche petrolifere, ma anche ad utilizzazioni diverse, se è vero che si cominciano a progettare, ad esempio, centrali elettriche *off-shore*. È un mercato certamente destinato ad estendersi (anche se oggi scoraggiato, in un certo senso, dal prezzo del greggio che finisce per ritardare le ricerche petrolifere di per sé tra le più costose) e credo sia stata una scelta previgente, quella compiuta dalla Regione Siciliana, di anticipare altri paesi del ba-

cino mediterraneo: esiste in tale direzione un forte impegno del Governo regionale, che ha definito nel contesto dell'accordo con l'AGIP, anche, una scelta che qui intendo sottolineare e ribadire con forza, cioè che la base di appoggio per le installazioni *off-shore* trovi a Pozzallo la sua naturale ubicazione. Bisognerà, naturalmente, vincere tutte le resistenze e le obiezioni di sapore provinciale che regolarmente si raccolgono attorno a queste decisioni, ma credo sia stata una saggia misura avere già dato in tal senso una precisa indicazione da parte del Governo che presenterà, tra l'altro, nelle prossime settimane un disegno di legge dedicato al sostegno finanziario delle iniziative connesse alla realizzazione di tale base d'appoggio, a testimonianza della continuità di un impegno che si intende, quindi, rispettare.

Riponiamo molta fiducia nel fatto che questi sforzi della Regione trovino una attenta considerazione da parte dei tanti interlocutori che operano nel settore. È nostro auspicio, ad esempio, che l'AGIP, e anche la MONTEDISON (in questo momento in cui vanno delineandosi con l'ENI intese che oggi sembrano limitate al comparto chimico, ma che in avvenire potrebbero probabilmente estendersi ad altri), pongano attenzione a quanto sta facendo la Regione Siciliana nel tentativo di introdurre scelte nuove per accelerare i processi di sviluppo economico nella nostra Isola, incoraggiandoli in maniera significativa con commesse all'industria metalmeccanica, che rappresenta una parte estremamente importante e consistente dell'imprenditoria siciliana, perché sviluppa la sua attività in un settore di altissima specializzazione e di grande professionalità. La realizzazione della piattaforma Vega ne costituisce testimonianza lampante, rappresentando un titolo di merito per l'industria e le maestranze dell'Isola, e spero che a questa realtà si dia, in futuro, riscontro adeguato.

Si pongono, è ovvio, problemi gestionali. Noi Siciliani abbiamo spesso idee brillanti che però si stenta, poi, a tradurre in capacità operative altrettanto valide: mi auguro che una iniziativa importante, quale quella della realizzazione del porto di Pozzallo, non abbia poi a scontrarsi con la "miopia" legata al sorgere dei problemi di carattere gestionale. Il mio auspicio è che queste questioni vengano tempestivamente risolte attraverso la costituzione di un ente "gestore" che sia quanto più possibile rappresentativo di una realtà ampia e nel contempo dotato di capacità di conduzione valida sotto il profilo manageriale, in grado, quindi, di creare condizioni gestionali ottimali.

Ho accennato in questa sede alle scelte che la Regione ha compiuto e intende compiere nel breve periodo: tutte si iscrivono in una logica

di sviluppo ordinato di questa area e credo avvalorino le indicazioni pronunciate nel corso del convegno, di cui si terrà adeguatamente conto, comunque, nella fase di elaborazione di quel disegno di legge cui ho accennato prima.

GABRIELE PESCATORE

(c.s.)

Siamo grati all'on. Granata perché il suo intervento, oltre ad obbedire ad esigenze di concisione, ha illustrato concretamente la rilevanza di un problema, quello del porto di Pozzallo, cui il Governo Siciliano intende rispondere con iniziative precise, che si rifletteranno anche sugli aspetti più propriamente gestionali. Il suo contributo è stato politico, ma ha costituito, anche, una base per le nostre ulteriori riflessioni giuridiche.

Vorrei pregare, quindi, l'on. Antonio Andò, in rappresentanza del Presidente dell'VIII Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato della Repubblica, di prendere la parola.

ANTONIO ANDÒ

(Senatore)

Ringrazio il prof. Fanara, gli amici del C.U.S.T. e l'A.S.I. di Ragusa per avermi consentito di partecipare a questo convegno, al quale intervengo su delega dell'amico senatore Bernardi, presidente della Commissione Trasporti del Senato. Incarico dovuto probabilmente anche a considerazioni di carattere territoriale, essendo io siciliano e, forse, per questo più addentro alle problematiche che qui si dibattono, ma anche alla attenzione nei confronti della "vicenda Pozzallo", che ho potuto riscontrare esservi nelle aule parlamentari e nelle sedi di discussione politica dei trasporti.

Alcune osservazioni udite in questa sede identificano il porto di Pozzallo come infrastruttura importante, sorta per volontà generale, che, però, trova difficoltà ad inserirsi, con stretta e rigida coerenza, nella programmazione di settore. Da ciò, credo, lo svilupparsi di due tendenze: la prima tesa a respingere ai margini del sistema le prospettive di Pozzallo; l'altra mirante al recupero di questa struttura alla logica generale della programmazione. Una logica che, nel nostro Paese, costituisce oggi il nodo centrale di ogni politica di settore, non potendosi pensare ad uno sviluppo immaginato e attuato in termini di monomodalità, di separatezze strutturali, funzionali e gestionali, se si vuole essere in grado di reggere le sfide europee e se si vogliono possibilità di efficienza e di sviluppo complessivo. In verità, questo disegno di inserimento in una logica programmatoria appare soggetto ad un serie di spinte contrastanti; sono molti a pensare che l'organizzazione e la filosofia stessa del Piano Generale Trasporti siano giorno per giorno smentite o disperse ed è di queste settimane una discussione attenta e delicata in Senato sul recupero, attraverso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica dei Trasporti, della logica complessiva del P.G.T. e della programmazione nel settore dei trasporti. L'unicità del centro di comando del sistema, la riscoperta delle autonomie e delle funzioni dell'organo

di supporto tecnico ed istruttorio, nonché dei poteri stessi del C.I.P.E.T. ed il carattere delle sue determinazioni (specialmente in relazione alle competenze dei livelli regionali), sono tra i punti fondamentali della discussione sulla politica dei trasporti di questa settimana. In proposito, essendo tra l'altro impegnato nella veste di relatore in questa vicenda, vorrei dire, al di fuori di ogni ufficialità, che il porto di Pozzallo è stato segnalato come esempio di realizzazione non collegato al disegno generale della programmazione dei trasporti e, quindi, da recuperare in tale dimensione.

Problemi specifici, poi - al di là di quelli della programmazione dei trasporti -, concernono Pozzallo: problemi strutturali e di collegamento col territorio per rendere efficiente e gestibile sotto il profilo economico l'azienda portuale. Sono problemi, però, che vanno risolti a livello regionale e, soprattutto, di programmazione regionale: ancor più perché Pozzallo è un porto nuovo, che vuole dare un segnale di sviluppo complessivo di un'area del Paese e vuole, allora, essere inquadrato nell'ambito dei sistemi portuali.

Non sono tra quelli che pensano che gli otto sistemi, cinque per aree geografiche e tre per divisioni funzionali, individuati nel P.G.T. e dal "Documento di lavoro dei sistemi portuali" debbano essere considerati insieme la "fotografia" dell'esistente e la prospettiva unica del futuro: essi sono senz'altro dei punti di partenza e non vanno intesi con una rigidità che, probabilmente, neppure era presente nelle idee di coloro che li hanno proposti. Tuttavia, rappresentano un quadro di riferimento, sotto il profilo funzionale, nel sistema portuale italiano e Pozzallo vi deve rientrare: di questo si è discusso in questo convegno che mi auguro, però, contribuisca a non mantenere lo "*status quo*".

Oggi viviamo un tempo di scelte per la politica della marina nel Paese come è dimostrato dalla discussione che si sta attuando sulla legge per la pesca, dal licenziamento da parte del Consiglio dei Ministri del disegno di legge sul cabotaggio, sulla nautica, sul nuovo ordinamento dei sistemi portuali. È, quindi, logico che nel momento in cui si pensa di strutturare una nuova realtà questa sia coerente rispetto alle prospettive di sviluppo complessivo del sistema.

Senza entrare nello specifico delle funzioni credo di potere aggiungere solo qualche battuta sui problemi dell'ordinamento portuale. Vi è una tesi secondo la quale la proposta governativa di riforma dell'ordinamento è particolarmente legata al passato, al contrario di proposte di natura parlamentare innovative. Certamente la situazione ordinamentale vigente (sette enti-porto, cinque aziende, consorzi, ecc.) è assoluta-

mente disomogenea e, probabilmente, ha mostrato la corda di fronte ai fatti; tuttavia, essa aveva una sua logica storica e ha creato delle situazioni di fatto con le quali bisogna pure confrontarsi, situazioni che non presentano solo problemi giuridici, ma anche operativi (quali le dirigenze, i quadri, gli operatori ed i comportamenti ad essi connessi). Quello che sarà, allora, necessario nella sistemazione giuridica futura è il coordinamento del porto inteso quale “bene demaniale” e del porto “azienda”. Sarà un problema estremamente difficile da risolvere, ma il “Documento di lavoro sui sistemi portuali” del P.G.T. ipotizza già un intervento predisponendo un doppio livello di gestione: il soggetto pubblico con rappresentanza istituzionale nel suo seno degli interessi territoriali, capace di gestire fondi pubblici e di essere interlocutore nel processo di programmazione economica posto al vertice del sistema, e un soggetto di mera gestione aziendale in termini economici, quindi con la partecipazione dei produttori, al vertice dei singoli scali. Sarà questa o un'altra la strada che il Governo, alla fine, seguirà è da verificare; per intanto si deve rilevare come sia stata colta la dicotomia e la necessità di coniugare le due esigenze. Vorrei, personalmente, sottolineare, poi, come nel caso di Pozzallo, un rilievo assolutamente dominante dovrà assumere il soggetto pubblico, non solo per la storicità delle vicende di questo porto, ma perché sappiamo tutti che, nel nostro Meridione, non è tanto il pubblico che va ad occupare gli spazi del privato, ma è la debolezza di un tessuto privato imprenditoriale autonomo che richiede un'azione di supplenza forte, soprattutto in una fase di avvio, da parte del soggetto pubblico.

Le riflessioni enunciate in questo convegno sono, quindi, state congrue, tempestive, utili a tutti - anche al Parlamento, al Governo e alla Regione - in una fase di ripensamento, meditazione e costruzione qual è quella che stiamo vivendo. Tuttavia, non posso tacere che temo fortemente siano rilanciati tentativi per ritardare anche questa come altre vicende del nostro Meridione - magari con l'abituale pretesto di affrontare tutti i problemi contestualmente o trovando l'occasione nelle difficoltà di riparare a specifiche questioni oggetto di apporti ancorché critici -, comportamento che sarebbe funzionale al gioco di chi pensa alla prospettiva del 1992 solo nell'ottica della continuità geografica - e quindi laddove immediatamente possibile - tra l'Italia e l'Europa.

Una tesi forte è, infatti, quella secondo la quale la carta della nostra presenza in Europa, alla scadenza del 1992, si giochi a livello di trafori, di raddoppi autostradali, di alta velocità, di interporti collegati a situazioni esistenti nell'alto Tirreno e nell'Adriatico. Una tesi forte per-

ché forti sono gli interessi economici ed i comportamenti comunitari e sociali ad essa collegati. Da parte nostra esiste invece la necessità politica di testimoniare, non tanto, la volontà dello spostamento di un baricentro, che sarebbe probabilmente velleitaria, quanto, l'esistenza di altri punti di riferimento economici in una dimensione del nostro Paese che è anche mediterranea. Perché se la scelta del 1992 fosse solo quella di collegare Milano a Monaco o di strutturare in maniera più forte alcune realtà esistenti della Padania, potremo avere senz'altro un miglior collegamento di alcuni porti all'Europa, ma anche probabilmente una posizione complessiva del Paese ancora più marginale.

GABRIELE PESCATORE

(c.s.)

Il senatore Andò ha avuto il pregio di collegare il significato dei nostri lavori alla realtà normativa e, vorrei dire, programmatica nazionale, in relazione soprattutto al sistema portuale, che è stato uno dei temi sul quale le relazioni nei giorni scorsi si sono adeguatamente soffermate, sottolineando il ruolo che le realtà meridionali in materia portuale possono giocare.

Il richiamo del senatore rappresenta, quindi, un autorevolissimo contributo per dare ai nostri lavori un significato concreto, perché siano disegnate delle soluzioni gestionali che rendano operativo questo porto come una delle presenze più originali e recenti.

Diamo ora la parola alla senatrice Marisa Moltisanti, che desidera intervenire per dare il suo contributo al dibattito.

MARISA MOLTISANTI

(Senatore)

Sento il dovere di esprimere le mie scuse e il mio rincrescimento per non aver potuto partecipare alla fase dei lavori congressuali dedicata agli interventi, per impegni sopraggiunti e inderogabili.

Ringrazio, quindi, il presidente per l'opportunità offertami di intervenire nella mia veste di senatore, rappresentante di questa area meridionale della Sicilia, per manifestare la mia opinione sull'argomento e rivolgere il mio più vivo apprezzamento al presidente dell'A.S.I. Galfo, per lo sforzo organizzativo e l'impegno profuso nel realizzare questo convegno.

Desidero, altresì, evidenziare l'interessamento dell'on. Amodeo per la costruzione del porto di Pozzallo ed il contributo dato da tutti i politici locali, e, modestamente, il mio personale, nella convinzione che il rilancio dell'economia di tutta la provincia di Ragusa e della intera isola sia legato alla realizzazione del porto di Pozzallo. Spetta, quindi, a noi tutti abbattere tutte le "barriere burocratiche", superare e scongiurare ogni timore e preoccupazione per le future "suddivisioni di poteri" nella gestione di tale struttura ed unire invece, tutte le nostre forze al fine di superare gli ostacoli che impediscono la concessione del finanziamento conclusivo dell'Azienda del Mezzogiorno, necessario per portare a termine i lavori del terzo lotto.

Pur nascendo come un porto minore, quello di Pozzallo può far leva sulla posizione geografica e sulle sue caratteristiche strutturali che lo vedono, come ha ben rilevato il presidente dell'A.S.I. di Trapani, ricco di un vasto entroterra, a differenza degli altri porti siciliani addossati alle città o in esse inglobati, come Palermo. Notevoli sono, quindi, le potenzialità del nostro porto, che meritano di essere rese adeguatamente operative. È doveroso il nostro intervento volto a sollecitare l'on. Nicolosi, affinché la Regione Siciliana predisponga subito un piano razio-

nale regolatore dei porti dell'Isola, che focalizzi la loro destinazione definendo la specificità delle loro funzioni, attribuendo al porto di Pozzallo il servizio di *off-shore*, cioè di appoggio alle piattaforme petrolifere.

Attualmente i servizi di *off-shore* da Augusta e/o da Siracusa, che servono la piattaforma Vega, impiegano da 4 a 5 ore per arrivare sul posto, mentre lo stesso servizio da Pozzallo impiegherebbe solo un'ora. Basta solo questo esempio per darci l'idea di quanto possa essere più economico servirsi del porto di Pozzallo: occorre, quindi, che vengano subito allestiti i relativi servizi (rifornimento di carburante e di acqua dolce, serbatoi per la ricezione di acque inquinate e depositi di materiali e rifiuti solidi).

È da sottolineare, ancora, come le società, che per i trasporti utilizzano il vettore marittimo, guardino con interesse all'utilizzo del porto di Pozzallo, la cui collocazione geografica al centro del Mediterraneo consentirebbe loro un notevole risparmio di tempo e di carburante. Sappiamo, ad esempio, che la "*World Scale Association*" di Londra, una Agenzia famosa nel mondo che regola i contratti di noleggio, si sia già informata presso una locale Agenzia marittima di Pozzallo sulla funzionalità del porto e sulle tariffe, che vengono applicate per determinate stazze di navi che volessero usufruire dello stesso.

Ciò è indice dell'interesse di paesi esteri all'utilizzo del porto di Pozzallo e che l'utenza è pronta con la sua domanda.

Spetta a noi, quindi, abbreviare i tempi e fare ogni sforzo per completare quest'opera.

Queste riflessioni invitano tutte le forze politiche ad assumersi la propria responsabilità e ad impegnarsi con concretezza e serietà di propositi, affinché si dia almeno inizio ad una parziale funzionalità del porto, mentre si completano i lavori del terzo lotto.

Bisogna operare perché la popolazione marinara di Pozzallo e tutta la popolazione iblea creda che il porto di Pozzallo diventi una realtà e non sia una fantasia: non si può più illudere la gente con parole, ma bisogna passare ai fatti e solo così noi politici potremo trovare credibilità.

Devo infatti constatare con amarezza la scarsa presenza di pubblico in questo convegno, la mancanza di quelle persone che dovrebbero essere i fruitori del servizio. È questo un segnale, un sintomo, una sensazione dell'affievolirsi di quel consenso che è il presupposto e il fondamento del nostro mandato.

I tempi cambiano, il progresso incalza, il 1992 con l'adeguamento CEE è già alle porte, mentre la disoccupazione sale vertiginosamente. Facciamo in modo, quindi, che i giovani possano concretamente spe-

rare in un lavoro, in un futuro certo.

È in questa prospettiva, con questo auspicio, che niente ha di retorico, ma è tutto ispirato da sentita e da vissuta solidarietà, che concludo le mie riflessioni, ribadendo e sottolineando ancora la mia sincera disponibilità ed il mio concreto ed attento impegno a sostenere a tutti i livelli la realizzazione del porto di Pozzallo, nell'interesse dell'economia locale e dell'occupazione.

GABRIELE PESCATORE

(c.s.)

Ringraziamo la senatrice Moltisanti per il suo contributo ed i suggerimenti preziosi in esso contenuti che saranno senz'altro presi in considerazione. Vorrei pregare sua eccellenza, l'on. Filippo Fiorino, Sottosegretario per la Marina Mercantile e rappresentante del Governo, di prendere la parola.

FILIPPO FIORINO

(Sottosegretario di Stato per la Marina Mercantile)

Ho accettato con particolare piacere l'incarico affidatomi dal Ministro, senatore Prandini, a intervenire all'odierna manifestazione, principalmente per due ragioni. La prima di carattere conoscitivo, tesa ad accrescere le indicazioni tecniche e scientifiche, al fine di intervenire per una più puntuale e precisa collocazione della realizzanda struttura in seno ad uno degli otto sub-sistemi portuali esistenti; la seconda, di natura più squisitamente regionalistica, volta a testimoniare l'estremo interesse con cui l'Amministrazione marittima segue l'attuazione di un programma che è, comunque, espressione di una elevata capacità progettuale e operativa.

In tale contesto, una citazione particolare meritano gli organizzatori della manifestazione e, precipuamente, il Centro Universitario Studi sui Trasporti dell'Università di Messina e il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Ragusa, per avere offerto la possibilità a studiosi e operatori, economici principalmente, di confrontarsi con il fine specifico di individuare non solo le linee fondamentali di crescita economica della Sicilia sud-orientale, ma anche la strategia da porre in atto per valorizzare al massimo le localizzazioni turistiche dell'intera regione, e non solo della provincia Iblea. Si comprende, allora, che il futuro porto di Pozzallo non può e non deve essere visto, almeno in prospettiva, come una struttura al servizio esclusivo delle attività svolte dalle piattaforme petrolifere, bensì come una maglia di una rete più vasta che oggi risulta, però, abbastanza sfilacciata e, comunque, non funzionale e rispondente ai reali bisogni dell'economia siciliana.

Da qui la necessità di ridurre i costi di gestione nei porti e di accrescerne gli investimenti, quale condizione indispensabile per pervenire alla costituzione, al di là delle mere etichette, di un sistema portuale strettamente interrelato con la realtà economica del retroterra.

Nascono da tali considerazioni sia la necessità di portare avanti con decisione una politica portuale che risponda a rigorose valutazioni economiche, che il netto rifiuto della logica dell'intervento a pioggia legato a richieste campanilistiche. Occorre, invece, privilegiare la concentrazione degli investimenti in iniziative idonee a garantire ritorni economici particolarmente elevati da valutare con il metodo "costi-benefici". Da qui, ancora, la particolare attenzione che deve essere riservata alle problematiche attinenti l'assetto gestionale del porto di Pozzallo, avuto riguardo non solo all'insieme dei servizi che qualificano in senso moderno uno scalo portuale, ma anche ai costi degli stessi che, insieme alla qualità, concorrono a definire il ruolo dell'iniziativa.

Qualora, infatti, i risultati non fossero quelli preventivati, sarebbe estremamente difficile sottrarsi alle critiche di coloro che invocano il massimo rigore nella scelta degli investimenti da effettuare, anche in considerazione della carenza di risorse finanziarie e della generale arretratezza del sistema portuale nazionale. Sono convinto che, per attenuare le conseguenze più gravi della crisi che travaglia l'intero Mezzogiorno, sia necessario intraprendere strade nuove e rifiutare la logica dell'assistenzialismo. In tale ottica, mi sembra coerente porre l'attenzione alla valorizzazione delle risorse naturali ed ambientali, puntando con decisione ai ritorni che, con riferimento anche alla tutela dei livelli occupazionali, possono conseguire degli investimenti tesi ad accrescere le attrattive turistiche e le attività della nautica da diporto.

Si comprende chiaramente, allora, che, rispetto a tali indicazioni non si pongono certamente in posizione di indifferenza le scelte e le conseguenti risposte che saranno date alla generale domanda di ammodernamento del sistema nazionale e regionale dei trasporti. Se questo è il messaggio che, nella qualità di rappresentante del Governo, ho il dovere di fare pervenire a tutti i partecipanti al convegno, è altrettanto evidente che attendo dalle conclusioni del convegno indicazioni concrete sulle cose da fare e idee nuove che possano giustificare le legittime aspettative dei nostri cittadini.

Quale osservatore di quello che si sta qui realizzando, permettetemi adesso, di fare qualche considerazione che necessariamente deve partire dalla valida iniziativa che è stata intrapresa: opportuna, tempestiva e, consentitemi, encomiabile.

Concordo con quanto, elegantemente, il collega Senatore Andò riferiva su cosa fare del porto di Pozzallo, quale destinazione e utilizzazione scegliere: questo convegno deve imporre, come gli stessi organizzatori sollecitando il dibattito augurano, la sua previsione di uso e, quindi,

la relativa attrezzatura necessaria alla sua gestione e inserimento nei sistemi portuali.

Il Ministero della Marina Mercantile è interessato, attento e disponibile a fare la propria parte. Sono consapevole, però, per aver vissuto in prima persona l'esperienza di operatore politico e di membro del Governo regionale, della necessità che l'attuale dibattito sulla riforma delle istituzioni faccia riflettere sull'impegno da parte delle amministrazioni locali, dell'amministrazione regionale e, vorrei dire, di tutti gli operatori (dal ricercatore scientifico all'uomo di cultura) a fare corrispondere il proprio operato ai processi di modernizzazione e rinnovamento delle strutture e dei comportamenti che si stanno verificando. Altrimenti, rischiamo di compromettere intuizioni operative e interventi.

Lo snellimento delle procedure deve andare di pari passo, poi, con le garanzie di trasparenza e bisogna responsabilizzare, a mio avviso, gli operatori stessi senza tecnicizzare gli interventi affidandoli a meccanismi che non sarebbero, comunque, perfetti, perché soggetti in ogni caso ad inquinamenti e distorsioni nell'attuazione della normativa.

Siamo alla vigilia della scadenza del 1992, che rappresenta una scommessa da vincere se non vogliamo problemi che complicherebbero ulteriormente lo sviluppo del nostro Paese: occorre, quindi, impegnarsi totalmente a tutti i livelli, perché tutti, e ciò non vuole essere uno scaricare su altri ipotetiche responsabilità, saremo chiamati ad ammodernare gli apparati per diventare competitivi sul piano delle istituzioni e dei servizi da offrire al cittadino, sul piano del mercato e dell'economia, su quello della legislazione e della stessa cultura, che deve portarci a capire profondamente i meccanismi di una economia integrata. L'alternativa è venire superati dalle nazioni a noi vicine, dotate di tradizioni e realtà culturali ed economiche ben diverse, più adatte agli impegni che l'attendono. Ecco perché l'iniziativa del porto di Pozzallo, che si inquadra preventivamente in questo comune sforzo di adeguamento, merita l'attenzione e il rispetto da parte del Governo.

Certamente, esistono problemi determinati da conflitti di competenza tra Stato e Regione, problemi che viviamo quotidianamente con la consapevolezza di dovere assolvere ognuno fedelmente il proprio ruolo, senza dismettere le vesti dei decisi sostenitori dell'autonomia regionale non appena si assolve un ruolo di carattere nazionale e viceversa, problemi che, ancora, occorre affrontare con l'equilibrio dovuto a chi opera in società industrializzate ma contraddittorie quali sono quella italiana o siciliana.

Voglio sottolineare, ulteriormente, l'impegno e la disponibilità del

Ministero della Marina Mercantile verso i problemi connessi al suo settore d'intervento: presto esso presenterà in Parlamento una serie di norme riguardanti i sistemi portuali, il cabotaggio, la pesca; si è già approvata la normativa riguardante il riposo biologico del mare, coscienti dell'importanza capitale di tale provvedimento in un'ottica di valorizzazione delle risorse del mare e dell'apporto che questo può dare alla terraferma ed ai suoi abitanti sotto tutti i profili, tra i quali quello ecologico, e del suo utilizzo come canale di trasporto a costi vantaggiosi. Vi è la consapevolezza, naturalmente, degli effetti provocati dalla disattenzione e trascuratezza del passato che hanno contribuito a non affrontare i nodi, le strozzature, le difficoltà, la non concorrenzialità dei nostri sistemi portuali nei confronti di attrezzature e strutture di altri Paesi a noi concorrenti.

I disegni di legge presentati vogliono essere un'inversione di tendenza in tal senso e mi auguro che il dibattito parlamentare, che ad essi seguirà, dia un contributo prezioso per la definizione di una normativa che, temperando interessi generali e locali, garantisca lo sviluppo economico del Paese.

Spero che da questo convegno provenga un ulteriore stimolo affinché, da parte di tutte le forze istituzionali e politiche, derivi un contributo a meglio operare: aiutateci a diventare sempre più rappresentativi del popolo, degli interessi della collettività!

Voglio concludere ringraziandola, presidente Pescatore, per l'onore concessomi a partecipare ad un incontro da lei coordinato, che in sé ella racchiude le qualità dello scienziato, dell'uomo di diritto e dell'amministratore. Ruolo quest'ultimo ricoperto in passato con il raggiungimento di ancora ben visibili e apprezzati risultati nel nostro Mezzogiorno.

GABRIELE PESCATORE

(c.s.)

Se dovessi dare accesso, senatore Fiorino, al sentimento che le ultime sue dichiarazioni hanno suscitato in me, dovrei francamente smettere di presiedere questa tavola rotonda, per il trasporto nell'onda dei ricordi, sempre vivi nel mio animo, che esso comporterebbe. Il mio ruolo di presidente, invece, mi impone di mettere in evidenza gli elementi più interessanti della sua relazione: l'attenzione del Governo verso iniziative quali il nostro convegno, insieme alla valutazione specifica della sua efficacia e tempestività, la promessa del suo ulteriore sostegno in relazione ai risultati che promaneranno da esso.

La ringrazio, quindi, per la sua partecipazione, che conferisce ulteriore significato e rilievo alla conclusione dei lavori e vorrei pregare, il presidente dell'A.S.I. di Ragusa di intervenire brevemente.

VINCENZO GALFO

(c.s.)

Ringrazio il presidente Pescatore.

A onor del vero, mi aveva pregato di concludere i lavori, compito che ben spetta, però, a chi si può considerare, in un certo senso, il “padre” del porto di Pozzallo, perché proprio con lui si è iniziata la realizzazione di questa struttura ed è grazie alla fiducia che vi ha riposto che oggi siamo in grado di discuterne. Il convegno sul porto di Pozzallo si avvia alle conclusioni e la sua cornice finale, che vede qui riuniti i rappresentanti del Governo centrale, nella persona di sua eccellenza il Sottosegretario Fiorino, del Parlamento, con la partecipazione del senatore Andò, e del Governo regionale, con quella dell'Assessore all'Industria Granata, sta a testimoniare la validità dell'iniziativa presa e dei risultati che ne sono derivati.

Il presidente Pescatore concluderà, quindi, i lavori offrendoci un ulteriore spunto di analisi al pari di quanti vi hanno partecipato.

Posso assicurare tutti, per chiudere questo mio intervento, che, come dicevo in apertura, assieme ai tanti “gattopardi” che si rassegnano, questa nostra terra annovera pure gente che opera e lotta con profitto tra cui, senz'altro, gli esponenti della classe dirigente, sia politica che amministrativa, di questa provincia, che così intendono dare risposte concrete alla comunità di Pozzallo, alla provincia di Ragusa ed all'intera Sicilia, nonché contribuire alla crescita del Paese.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

GABRIELE PESCATORE

(c.s.)

Rinvio i ringraziamenti alla fine di questo intervento per dare il giusto riconoscimento al Centro Universitario di Studi sui Trasporti di Messina e al Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Ragusa che hanno messo insieme in questi giorni un complesso rilevante di esperienze, di testimonianze e di contributi.

Venendo al tema del convegno, centrale è il problema della gestione portuale; gli altri sono al primo sottesi ed io vorrei brevemente riferirmi ai punti di sintesi illustrati dal prof. Fanara, dai quali emerge la destinazione principale, particolarmente accentuata dagli eventi recenti, del porto di Pozzallo, cioè quella di inserirsi in una realtà suscettibile di ulteriore sviluppo, quale è l'attività petrolifera *off-shore*. Ne hanno parlato tutte le autorità politiche che mi hanno preceduto, l'ha sottolineato il presidente del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Ragusa e ritengo che essa rappresenti uno degli aspetti di maggior rilievo, legati alla destinazione del porto.

Il prof. Vallega ha messo in evidenza che per ogni 600 unità impiegate nel lavoro *off-shore* si determina un'occupazione, diretta e indiretta, a terra, di circa 3000 unità, e se, come mi è sembrato di capire da molti degli interventi, questa attività dovesse espandersi avremmo una connessa realtà operativa del porto di Pozzallo estremamente qualificata anche per i riflessi immediati sulla gestione.

Sono state delineate, poi, nella relazione del prof. Fanara, altre due possibili utilizzazioni della struttura portuale, connessa, la prima, alla realtà economica dell'entroterra, caratterizzata da un interessante tessuto industriale di piccole e medie imprese e da una attività agricola altamente apprezzabile per la caratteristica qualitativa dei prodotti; l'altra, alle sue potenzialità di approdo turistico, notevole per posizione e caratteristiche della struttura. Questo insieme di destinazioni produttive

del porto di Pozzallo dà ragione al mutato disegno tecnico della struttura, che da “porto-isola” ne ha fatto un porto saldamento ancorato all’entroterra.

Richiamate sommariamente le possibili utilizzazioni del porto di Pozzallo, devo sottolineare la tempestività dei promotori nell’aver promosso questo convegno in un momento che, come hanno ricordato i rappresentanti delle Istituzioni presenti, è estremamente delicato per il settore portuale. La legge n. 26 del febbraio 1988, in cui il sistema portuale, al di là del disegno che ne ha fatto il Piano Generale dei Trasporti, è stato individuato e concretizzato come tale, finisce per “annullare” la realtà dei singoli porti nel disegno di un quadro sistematico.

Ricordava l’on. Andò le caratteristiche descrittive più che propositive del piano, necessitante, quindi, di una ulteriore rimeditazione e rielaborazione: questo spetta però ai politici. Nella nostra sede dobbiamo limitarci a studiare la realtà normativa, che prospetta una visione organica e integrata dell’attività portuale, della localizzazione delle strutture e delle relative specializzazioni; essa è da tener presente per definire le scelte tecnico-amministrative del porto di Pozzallo. In tale quadro di riferimento normativo non va trascurata la lettura del Codice della Navigazione, e va considerata altresì l’opera di revisione di esso, promossa dai Ministri per la Giustizia e per la Marina Mercantile, con un impegno di studio e analisi che risale a quasi un decennio e che dovrebbe concretarsi in uno schema di legge-delega ad *hoc* non ancora trasmesso al Parlamento. Il nuovo Codice presenterà riferimenti specifici al collegamento del momento della costruzione e manutenzione di un porto con quello della sua gestione, con aperture estremamente interessanti per quanto riguarda i soggetti che ad essa possono partecipare, nonché l’aspetto delicatissimo dell’attuale normativa sul lavoro portuale, che è uno dei punti di maggior rilevanza in un’ottica di riforma della legislazione.

Dopo questo breve cenno normativo, mi soffermerò sugli schemi in cui inquadrare la consolidantesi realtà del porto di Pozzallo. Esso nasce da una previsione di legge contenuta in un complesso di provvedimenti per l’industrializzazione del Mezzogiorno; il soggetto giuridico attraverso cui sono filtrati *ex lege* i finanziamenti è stato il Consorzio per l’Area di Sviluppo Industriale di Ragusa, considerato, ad un tempo, il veicolo per la programmazione e per la realizzazione dell’opera (cfr. artt. 50 e 56 del T.U. 6 marzo 1978, n. 218, sugli interventi nel Mezzogiorno). I problemi, quindi, che si sono prospettati sul ruolo del Consorzio, e mi riferisco in modo particolare alla relazione Volli e alla relazione Stocchetti, qui trovano una soluzione quasi obbligata. Il Consorzio per

l'Area di Sviluppo Industriale si pone, *ex lege*, come il soggetto di riferimento di un intervento portuale per lo sviluppo del Mezzogiorno, come destinatario dei finanziamenti delle opere nonché, sotto l'aspetto tecnico, come responsabile della realizzazione di questa struttura (cfr. art. 50 cit. spec. primo comma). A questo compito esso ha egregiamente adempiuto: dimostrazione ne è la riconversione cui si è sottoposto il porto, attraverso un intervento che i tecnici hanno definito come un vero e proprio gioiello di carattere tecnico.

Sul problema della gestione del porto di Pozzallo e del ruolo che il Consorzio di Sviluppo Industriale di Ragusa potrebbe espletare il citato T.U. n. 218 del 1978 prevede, all'art. 56, la concessione e la gestione (cfr. 1° comma dell'art. 50, collegato con il primo comma dell'art. 56, cit.) di tale attività proprio ai Consorzi di Sviluppo Industriale, designando nel contempo, il complesso dei compiti degli stessi e facendone i soggetti programmatori del territorio, delle infrastrutture ad esso connesse e di tutte le attrezzature che attengono alla industrializzazione (cfr. ancora, norme ora ricordate). Allora, quando si va alla ricerca di un ente di programmazione territoriale che abbia il compito di coinvolgere, nell'ambito del complesso delle infrastrutture, anche il porto, si è in presenza di precise indicazioni normative: quindi, l'operazione prospettata di "allontanamento" del Consorzio a me, osservatore distaccato e giurista, sembrerebbe veramente inopportuna, intempestiva e al di fuori della legge. In definitiva siamo in presenza di una scelta obbligata per derogare la quale bisognerebbe disattendere delle indicazioni di carattere normativo ben precise, che hanno il sostegno della giurisprudenza consultiva del Consiglio di Stato. Secondo il supremo organo amministrativo all'affermata, automatica appartenenza al demanio marittimo delle opere portuali, può affiancarsi il regime di concessione ai consorzi per le aree di sviluppo industriale, con la possibilità di gestione diretta e di organizzazione dei relativi servizi. Situazione questa particolarmente idonea a realizzare un ruolo di collegamento, dati i vincoli strutturali e funzionali che legano i consorzi per le aree di sviluppo industriale alle Regioni. Mi soffermo in particolare sulle funzioni regionali attinenti ai piani regolatori delle aree e dei nuclei industriali e le funzioni amministrative, ad esse spettanti, in ordine all'assetto dei consorzi in base all'art. 65 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 (cfr. art. 50, ultimo comma, del T.U. n. 218 del 1978, cit.).

Tutti questi elementi concorrono ad attribuire qualifica industriale al porto, con un riflesso che va attentamente meditato, perché è destinato a spianare la soluzione ad un problema molto importante, che è

quello della disciplina del lavoro e il ricorso all'autonomia funzionale: problema, come sempre, intriso di umanità e di conseguenti tensioni di carattere sociale, economico e politico, del quale consentitemi, quindi, di parlare col distacco di chi non ha le responsabilità necessarie per valutare questo complesso di elementi. L'autonomia funzionale è il modo di realizzare quello che è stato fatto per porti che già avevano una precisa configurazione o si andavano delineando come porti industriali, e per i quali vari provvedimenti del Ministro della Marina Mercantile tale autonomia hanno consentito, dando la possibilità all'industria di provvedere ai fabbisogni di lavoro sulla base di una strutturazione particolare.

Questi elementi fondamentali sono tanto più rilevanti in Pozzallo, perché qui ricorre l'occasione unica di trovare un porto ancora in assetto costruttivo: non abbiamo le sovrastrutture fisiche, nè quelle umane. Si può, quindi, disegnarne *ex novo* la configurazione giuridica, peraltro sulla base di schemi consolidati.

Le indicazioni suddette sono particolarmente utili, perché nessuno si fa illusioni che lo Stato non possa essere presente in una dimensione portuale per l'esercizio di certi poteri che possono escludere la normale struttura organizzativa del lavoro. Però, questa struttura e questi elementi nascono in un certo senso condizionati dalla situazione particolare in cui tutto può essere ancora organizzato e strumentalizzato in una visione funzionale, nuova, che deriva dalla stessa scelta legislativa, dalle opere e dal complesso delle attività, anche programmatiche, esplicate nel quadro dello sviluppo della politica industriale del Mezzogiorno.

Cosa fare allora dei nostri prodotti orticoli, del nostro turismo? In questo quadro la soluzione è agevole, perché la qualifica di porto industriale non impedisce la possibilità di impiego turistico, accessorio, del porto. Il problema del turismo, anche se limitato in correlazione alla destinazione fondamentale dell'impianto, è condizionato da una situazione normativa e pratica nazionale: non ripeterò quello che è successo in materia di competenze per il turismo nelle Regioni, non discutendosi qui della potestà in materia ad esse appartenente. Il porto turistico è stato, però, condizionato dalla realtà disegnata negli artt. 59 e 88, del D.P.R. n. 616 del 1977, la quale ha conservato allo Stato, sentita la Regione, la competenza in materia di porti turistici fino all'approvazione degli elenchi previsti dal D.P.R. n. 616 del 1977, cit. (art. 41, L. 31 dicembre 1982, n. 979). Qui basterebbe che al Consorzio di Sviluppo Industriale l'autorità marittima concedesse i poteri di gestione del porto turistico, sentita la Regione, per determinare la legittimazione del Consorzio stesso alla gestione del porto turistico. Potrebbe prospettarsi, anche, un'altra

possibilità, ma l'escluderei per ragioni di omogeneità della gestione: sono state create altrove, in due porti italiani, aziende autonome gestite dalle Camere di Commercio, ma in una realtà come questa, a molteplici destinazioni, con la possibile inerenza di diversi organi amministrativi, in cui le rappresentanze locali talora sprigionano pressioni addirittura incontenibili, sarebbe opportuno unificare la gestione con procedimenti peraltro non complicati, sempre che sussista la volontà politica (che è in ogni caso primaria) di realizzarla e se le strutture amministrative sono d'accordo in questo senso.

La conclusione, allora, è che il problema della gestione attuale del porto va risolto alla stregua della legislazione speciale vigente e, in attesa che la legislazione nazionale delinei effettivamente il nuovo quadro organico dei porti italiani, pare opportuno affidarsi allo strumento che appare in concreto più chiaramente idoneo. Tutto ciò assicurerebbe, al tempo stesso, anche la continuità dell'esecuzione delle opere, momento importantissimo, perché ho appreso che il Consorzio ha già provveduto a strutture, se non sbaglio a cura dell'Italimpianti, fondamentali per integrare il sistema e il disegno delle sovrastrutture portuali con l'assetto dell'entroterra. Si tratta di un momento veramente fervido, in cui abbiamo l'organo unitario di programmazione, legittimato per legge, in grado di porre in essere una struttura veramente moderna ed efficiente.

In conclusione, permettetemi di rinnovare i ringraziamenti agli organizzatori e alle tre autorevolissime personalità qui presenti per l'alto contributo apportato, nonché a voi tutti anche per la pazienza avuta nell'ascoltare l'interlocutore finale.